Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK IV | Lwów, kwiecień 1928 | ZESZYT 4 (36)

Ś. P. KOL. EDMUND HILCZER

Dnia 16 marca b. r. przyszło nam rozstać się z st. referendarzem kolei państw. ś. p. kolegą Edmundem Hilczerem.

Nieubłagana śmierć, pełniąc swą czarną służbę, przecięła nić żywota ś. p. kol. Hilczera w chwili, gdy pełen energji niespożytej pełnił wysoce odpowiedzialną służbę naczelnika urzędu ruchu we Lwowie-Podzamczu. Zdaje się, przed chwilą jeszcze mieliśmy możność podziwiać czcigodną postać, zda się przed chwilą jeszcze słyszeliśmy stanowczy, męski głos... Niestety, dziś pozostaje nam tylko wspomnienie.



Ś. p. EDMUND HILCZER
Prezes honorowy
Zw. Umysł. Prac. Kolej.
* 1870 † 1928

Ś. p. kol. Hilczer rozpoczął służbę kolejową w 1893 r. w okręgu dyr. stanisławowskiej w 23-cim roku życia, przerywając studja prawnicze. Jako pracownik żelaznej energji i wytrwałości, przechodzi prędko szczeble służbowe i w 16-tym roku służby zostaje kontrolorem ruchu. Dnie całe spędza na linji, jest we wszystkich stacjach, czynny, niespożyty, symbol energji i organizacji. Po czterech latach służby kontrolora przenosi się w okręg dyrekcji lwowskiej i w roku 1913 zostaje naczelnikiem Urzędu ruchu w Samborze, zaś po ukończeniu wojny, dnia 15 stycznia 1920 roku obejmuje służbę naczelnika Urzędu ruchu we Lwowie-Podzamczu. Uzyskuje rangę st. inspektora.

Ś. p. kol. Edmund Hilczer był przełożonym dawnego pokroju, dawnej siły i dawnej energji. Znany był ogólnie ze służbistości, a urzędnicy do dziś chlubią się, że z Jego szkoły wyszli. Wytrawny znawca kolejnictwa, sprawiedliwy, bezwzględny dla nierobów, wychował szeregi pracowników od najpodrzędniejszego robotnika do urzędników, którzy dziś zajmują kierownicze stanowiska. I wszyscy, którzy mieli zaszczyt służenia pod Jego rozkazami, wspominają Go z rozrzewnieniem, gdyż z poza surowych brew patrzało na ich pracę uznanie i bezstronność, gdyż między słowami rozkazów wyczuwali coraz rzadszy przymiot: serce.

A serce to bić przestało...

Ś. p. kol. Hilczer przez całe życie był niestrudzonym bojownikiem stanu urzędniczego. Skoro więc zobaczył, że w odrodzonej Ojczyźnie stan ten zostaje spychany na pośledniejsze miejsce, rozpoczął akcję organizacyjną. Powstaje więc „Związek Pracowników Kolejowych z Wykształceniem Średniem“, rozwija się poza Małopolską, łączy rozbitków urzędniczych. Przez cztery lata prezesury ś. p. kol. Hilczera, powstają Okręgi i Koła Związku, rodzi się Komańcza, „Czasopismo“ wychodzi z krainy marzeń. Życie kol. Hilczera w czasach tych, to historja Związku naszego, przemianowanego następnie na „Zw. Umysł. Prac. Kol.“ Praca ś. p. Hilczera jest ciągła, odpowiedzialna i niestrudzona. W uznaniu zasług Zjazd delegatów 1926 r. wieńczy Go najwyższem dostojeństwem organizacyjnem: Honorową prezesurą.

Musimy pochylić czoła i oddać cześć tak głęboką i wielką, że nie sposób zamknąć ją w niewielu słowach niniejszego wspomnienia.

Dnia 18 marca 1926 r. oddali ś. p. kol. Edmundowi Hilczerowi ostatnią przysługę członkowie Związku, liczne rzesze pracowników kolejowych i szczytowe Władze dyrekcji kolejowej.

Przeszło pracowite życie, pozostała cicha i droga nam mogiła.

Aby wspólna boleść była otuchą dla Szanownej Rodziny Zmarłego, oby prawe zasługi ś. p. Kolegi Prezesa Hilczera, zachęcały wszystkich kolegów do dalszej służby w rynsztunku obowiązku urzędniczego!

Serdeczne życzenia „WESOŁEGO ALLELUJA“ wszystkim Kolegom „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“, współpracownikom i sympatykom składa

REDAKCJA „CZASOPISMA“

ABSTINE ET SUSTINE!

Powyższa zasada filozofów greckich, szkoły stoickiej, a znacząca po polsku „wstrzymuj się i wytrzymuj“ stała się również zasadą rzesz pracowniczych, które los swój znosić muszą ze stoicyzmem, czyli obojętnością na własne cierpienia i niepowodzenia. Obojętność ta stała się drugą naturą. Inaczej zresztą być nie mogło. Od wielu lat stosunki materjalne pracowników są straszne. Przyzwyczailiśmy się do rezygnacji z najbardziej prymitywnych potrzeb człowieka kulturalnego, gdyż ciągły

brak pieniędzy

w kasach skarbowych uniemożliwia nawet podwyżkę poborów do minimum egzystencji. Życie nasze więc poniżej tego minimum idzie, a milczenie stało się odpowiedzią na głodowy wzrok naszych rodzin, pozbawionych przyodziewku, należytego pożywienia i możności zaspokojenia potrzeb życiowych.

Dziś jeszcze pod tym względem jest źle, a były gorsze nawet czasy. Pamiętamy stabilizację mnożnej uposażeniowej na 41 groszy od punkta, a równocześnie szaloną zwyżkę cen artykułów pierwszej potrzeby. Było to za dawnego Sejmu. Później nadszedł maj 1926 r. Rząd zajęty różnorodnemi pilnemi zagadnieniami, a przedewszystkiem sprawą ustalenia waluty, zmuszony prawie był kwestję uposażeń pracowniczych odłożyć na bardziej stosowną chwilę, dając tylko od czasu do czasu

injekcję zaliczkową.

Była to poprawa znaczna, w porównaniu z nędzą przedmajową, ale w budżecie pracowniczym stanowiło to tylko chwilową ulgę, narkotyk, który już jutro miał przynieść nową mękę. Pogarszały nastrój niepewne stosunki bytu, odnośnie kolejarzy, gdyż Minister. komunikacji wydało swe słynne projekty uposażeniowe, równocześnie z projektem pragmatyki, zaopatrzenia emerytalnego etc. Postanowienia projektów, podane przez prasę zawodową do publicznej wiadomości, poruszyły masę pracowniczą i nauczyły ją, że jakkolwiek dziś jest źle, to niebawem może być jeszcze gorzej. Zakotłowało wzdłuż żelaznych linij kolejowych, odezwały się słowa protestu, które przedstawicielstwa kolejarzy związały i jako uwagi do projektów przedłożyły Ministerstwu. Był to tak zwany

okres komercjalizacji

trwający od lipca 1927 po ubiegły tydzień 1928 r. Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych śledził wytrwale poczynania Ministerstwa. I chociaż znieść mogliśmy jeszcze zdrowe i pozbawione protekcji i złośliwości administracji przegrupowania, zależne od posiadanych stanowisk, to zmuszeni byliśmy wypowiedzieć się przeciw komercjalizacji według projektów warszawskich. Bo koleje nie są dzisiejszym wynalazkiem. Przeszło stuletnie doświadczenia Niemiec, Anglji, Ameryki i Francji nie pozwalają wymyśleć nowej organizacji kolejnictwa, możemy przyjąć tylko jedną z istniejących. A przedewszystkiem musimy nauczyć się gospodarować, ujednostajnić kolejnictwo. Nawet kapitał zagraniczny możemy użyć, dopuszczając finansistów do głosu w stosunku włożonych kwot do majątku kolejowego Polski. Dawanie przewagi zagranicznym kapitalistom, tworzenie nowych posad wysoko płatnych, jak również przemianowanie urzędów jest

zabawą, która się skończyła

w dniu, kiedy Pan Minister uznał komercjalizację za nieaktualną obecnie. Ciekawe tylko jest, czy Ministerstwo całkowicie zerwało z ideją komercjalizacji, czy też przystąpi do prac nad ujednostajnieniem kolejnictwa, wyodrębnieniem budżetu kolei z budżetu ogólnopaństwowego i t. d. Praca w tym kierunku byłaby prawdziwą komercjalizacją, którą ogół pracowniczy poprze, oczywista, o ile Władze nasze zrezygnują całkowicie z chęci okrawywania naszych praw i zapewnią znośną egzystencję pracownikom i rodzinom.

Wskutek zaniechania t. zw. komercjalizacji, los pracowników kolejowych pod względem uposażeniowym upodobnił się do losu reszty pracowników państwowych. Przypomnieć dlatego musimy zapewnienia Rządu, że sprawę uposażeń pozostawi Sejmowi. I słusznie! Skoro stary Sejm nie zawahał się uchwalić stabilizację mnożnej, przeto nowy Sejm winien krzywdę naprawić, okazać zainteresowanie sprawami pracowniczemi. Będzie to również

realizacja obietnic przedwyborczych.

Jeżeli idzie o Sejm, to nastroje dla pracowników poprawiły się znacznie, można powiedzieć, że są przychylne. Ostatnio byliśmy świadkami uchwalenia zasiłku (mieszkaniowego) do poborów. Akcję rozpoczął Klub P. P. S., który żądał $22^1/_1\%$ podwyżki poborów miesięcznych. Decydujący moment atoli nastąpił na komisji budżetowej, gdzie główny referent prof. Krzyżanowski (z Krakowa) zaproponował poprawkę do rządowego projektu budżetowego w tym kierunku, by pobory urzędników nie były zmniejszone, czyli by zasiłek wynosił 45% uposażenia. Wniosek ten uzyskał zgodę Ministra Skarbu Kwiatkowskiego i został przez Sejm uchwalony, z poprawką posła Kaczanowskiego (redaktor „Kolejarza-Związkowca“) tak, że

dnia 20 kwietnia i 20 maja b. r. otrzymamy $22^1/_2\%$ dodatek do poborów.

W ten sposób stało się zadość i pierwotnemu żądaniu P. P. S. i Bezpartyjny Blok przez usta prof. Krzyżanowskiego spełnił swą powinność i kluby narodowe nie zaparły się urzędnika. Jako dysonans wkradł się tylko głos chłopski, że „te ciarachy urzendniki syćko zeżrom“, ale trudno: tu stanowczo nie możemy liczyć na życzliwość, jakkolwiek synowie chłopscy chętnie ubiegają się o posady rządowe, a klasa ta wydaje często tęgą głowę urzędniczą.

W każdym razie pewna pomoc jest. Już w drugiej połowie kwietnia otrzymamy zasiłek, który umożliwi zapłacenie jakiejś raty, względnie dożycie do majowych poborów. Będzie to jednak tylko prowizorjum. Pozostaje trzeci miesiąc kwartału. Pozostaje wogóle sprawa uposażeń, którą nie można bezustannie łatać. Przed Sejmem staje więc szerokie pole pracy. Całe dziedziny ustawodawstwa stoją odłogiem, masa projektów musi być rozpatrzona, przedyskutowana i uchwalona. Pan Minister Romocki wysunął również potrzebę uchwalenia przez Sejm pragmatyki kolejarskiej, ustawy uposażeniowej i t. d. W każdym razie uznał potrzebę załatwienia tych spraw przez Sejm. O ile pan Minister utrzyma się przy swoim zamiarze, wtedy prócz uposażenia, otrzyma Sejm i inne sprawy pod obrady. Ogół pracowniczy bacznie przeto winien śledzić pracę Sejmu, winien wypatrywać chwilę, w której ważą się losy pracownicze. Zarząd Główny Z. U. P. ze swej strony nie pominie żadnego momentu, ważnego dla kolegów i nie omieszka zapodać bieg spraw urzędniczych. Szkoda tylko, że wynurzenia właściwych czynników, każą nam oczekiwać decydujących uchwał dopiero... z jesienią...

To tylko jest pewne, że stoicyzm na długo nie wystarcza, że wzgląd na dobro Państwa nakazuje rychłe uregulowanie spraw pracowniczych.

Czekamy! *Tżc*

WIELKA POŻYCZKA KOLEJOWA DLA POLSKI?

Odnośnie komercjalizacji kolei „Ilustrowany Kurjer Codzienny“ z 25 marca b. r., przynosi czołowy artykuł pod tytułem „Pożyczka kolejowa, a nie samowystarczalność — oto droga rozkwitu gospodarczego Polski“. Z artykułu tego dowiadujemy się, iż rokowania o wielką pożyczkę kolejową (podobno 80 miljonów dolarów) dla Polski weszły w stadjum realne. Pożyczka związana jest ściśle ze sprawą komercjalizacji kolei, t. j. nadaniem P. K. P. osobowości prawnej i oparciem ich działalności na kryterjach komercjalnych i prywatno-gospodarczych. W łonie Rządu są zdania podzielone, zarowno w kwestji pożyczki kolejowej, jak i w sprawie komercjalizacji kolei i programu rozbudowy jej sieci. Rozstrzygnięcie tych niesłychanie doniosłych spraw, daleko sięgających w skutkach, zadecyduje o całym kierunku naszego rozwoju gospodarczego.

Program p. min. Romockiego w danej materji polega na rozbudowie sieci kolejowej o własnych siłach t. j. z nadwyżek budżetowych kolei, w którym to celu M. K. projektuje podwyżkę taryfy osobowej i towarowej. Min. Kom. przewiduje łączną nadwyżkę budżetową kolei w ciągu najbliższych lat 8 na 3.257 milj. zł., z czego 1.355 milj. zł. chce przeznaczyć na budowę nowych linij (2.500 km.), 1.144 milj. zł. na różne inne inwestycje kolejowe, a 640 milj. zł. na wpłaty kolei do Skarbu Państwa. P. min. Romocki odrzuca tedy w zasadzie program budowy nowych linij kolejowych przy pomocy systemu koncesyjnego t. zn. koncesji dla obcego kapitału, jakoteż program finansowania tej budowy pożyczką kolejową. Zdaniem p. min. Romockiego budowa sieci kolejowej kapitałem pożyczkowym byłaby nierentowną, przyczem w zbyt wielkiej mierze obciążyłaby rentowność dotychczasowych linij kolejowych.

Następuje z koleji krytyka powyższego programu p. min. Romockiego, a w szczególności, autor twierdzi, że minister ocenia nadzwyczaj optymistycznie przyszłe dochody kolei, mimo ich bardzo wybitnego postępu w zakresie rentowności, iż obliczenia p. ministra w tym kierunku polegają na wielu założeniach hipotetycznych. Program p. Romockiego ponadto o tyle jest za śmiały, że za wiele przeznacza on na inwestycje kolejowe, jakkolwiek nie są to jedyne nasze konieczne inwestycje, i również nie jedyne inwestycje komunikacyjne. Przeznaczenie zresztą na inwestycje kolejowe blisko 1 i pół miljarda zł. na krótkiej stosunkowo przestrzeni 8 lat i to z własnych zasobów kapitałowych, grozi nam przeinwestowaniem, innemi słowy, kryzysem gospodarczym. Wreszcie na inwestycje kolejowe łatwo otrzymać możemy kredyt, natomiast o wiele trudniej na prowadzenie innych inwestycyj, np. na budowę dróg. Wkońcu dopływ kapitału zagranicznego do Polski, da naszej ludności nowe możliwości pracy, stworzy szersze podstawy dla eksploatacji naszych bogactw naturalnych, dla przyszłego rozkwitu gospodarczego Polski.

Autor konkluduje tedy w dalszym ciągu artykułu, że z przyczyn, dopiero co naprowadzonych, należy zaciągnąć pożyczkę kolejową i to tembardziej, że możliwości dopływu kapitału zagranicznego do kraju, dziś przedstawiają się wcale skromnie. Nie mamy bowiem większych objektów zastawowych, brak nam odpowiednio wielkich hipotek dla zagranicznego kapitału. Z tego punktu widzenia rozpatrując sytuację, należy stwierdzić, iż komercjalizacja kolei i sprzedaż obligacyj kolejowych przyszłego skomercjalizowanego przedsiębiorstwa kolejowego jest jedną z wielkich transakcyj pożyczkowych, której nie możemy wypuszczać z rąk.

Autor rzeczonego na wstępie artykułu, Dr. F. Z. ujmuje ostatecznie swoje wywody w cztery zasadnicze punkty: 1) ograniczenie programu inwestycyjnego kolei, względnie rozłożenie go na dłuższy okres czasu; 2) połączenie tego programu z równoczesną rozbudową dróg kołowych; 3) komercjalizacja kolei, nie przesądzając oczywiście tych, czy innych jej form szczegółowych; 4) oparcie rozbudowy kolejnictwa na zasadzie wielkiej pożyczki kolejowej.

Komercjalizacja kolei nie oznacza w żadnej mierze — zdaniem autora — oddania ich w obce ręce. Obcy kapitał będzie miał tylko prawo zastawu na objektach i dochodach kolejowych, jako właściciel obligacyj przyszłego przedsiębiorstwa kolejowego. Mimo wszakże pełnego entuzjazmu dla koncepcji pożyczki zagranicznej, autor kończy artykuł następującą uwagą w dosłownem brzmieniu:

Oczywiście zbędnem jest zaznaczenie, że wypracowanie kontraktu pożyczkowego z kapitałem zagranicznym musi posuwać się naprzód wolno i rozważnie, musi uwzględniać całokształt trudnych i skomplikowanych zagadnień finansowych, inwestycyjnych i programowych.

Od siebie dodamy narazie krótko, iż jednak masy kolejarskie w Polsce powinny z największem zainteresowaniem, troską i niepokojem śledzić obecnie bieg wypadków, rozgrywających się w łączności z pertraktacjami o t. zw. pożyczkę kolejową, gdyż od ustosunkowania się obcego kapitału do naszego kolejnictwa, od wpływu tego kapitału na losy kolei w Polsce zawisła przyszłość i los polskich kolejarzy i ich rodzin.

Z RZĄDU NA SEJM

Zarówno prasa kolejowych organizacyj pracowniczych, jak organy prasy codziennej, podają od szeregu miesięcy do publicznej wiadomości decyzję Rządu na temat komercjalizacji P. K. P. Komercjalizacja ta miała wejść w życie dekretem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej najpóźniej z dniem 1 kwietnia 1928 r. Bo zresztą Rząd w t. zw. „planie stabilizacyjnym“ z 13. października u. r. podobno zobowiązał się wobec grupy kapitalistów zagranicznych, którzy udzielili Państwu Polskiemu pożyczkę, że najdalej do powyższego terminu zreorganizuje polskie koleje państwowe na zasadzie autonomicznej czy handlowej.

Naturalnie, z przemianą P. K. P. na samoistne przedsiębiorstwo państwowe, a zatem wydzielone z ogólnej administracji i ogólnego budżetu państwowego, przygotowywano dla kolejarzy odrębne przepisy służbowe (pragmatykę), odrębną ustawę uposażeniową, emerytalną, przepisy dyscyplinarne i t. d. Projekty wszystkich tych ustaw Rząd przenicowywał niejednokrotnie, uwzględniając w małej mierze tylko życzenia kolejarskich Związków zawodowych, zgłaszane na piśmie jako poprawki do wspomnianych projektów (z wyjątkiem do projektu komercjalizacji kolei).

Według przyśpieszonego też trybu postępowania, owe elaboraty czynników rządowych, dostały się ostatecznie na Radę Ministrów, aby właśnie od 1. kwietnia b. r. zacząć obowiązywać, ponieważ Rząd chciał prawdopodobnie wykorzystać udzielone mu swego czasu przez Sejm pełnomocnictwa i wydać wymienione rozporządzenia drogą dekretu Prez. Rzeczposp. jeszcze przed zwołaniem nowego Sejmu.

Równolegle z prasą kolejarską wielkich związków ogólnych i z wiadomościami prasy codziennej, i nasze „Czasopismo“ informowało kolegów najsumienniej o każdorazowych posunięciach w tak arcyważnych zagadnieniach, najściślej wiążących się z kwestją bytu rzesz pracowniczych na kolei. I nie mogliśmy pisać inaczej, aniżeli inni, podnosząc jednak stale, iż z powodu dziwnej tajemniczości Rządu, z jaką traktuje te problemy pierwszorzędnej doniosłości państwowej, społecznej i gospodarczej, nikt właściwie — prócz chyba tylko samego Rządu — nie jest w stanie kategorycznie zapodać, co istotnie się święci. A może i Rząd nie wie dotychczas dokładnie, jak się te rzeczy ukształtują, skoro szczególnie realizację sprawy komercjalizacji kolei przewleka się już od szeregu lat w nieskończoność, jakkolwiek termin 1 kwietnia 1928 r. miał być w tej materji dla pomajowego Rządu obowiązujący. Najwidoczniej muszą istnieć bardzo poważne przyczyny, dla których z roku na rok, z miesiąca na miesiąc przesuwa się załatwienie danej kwestji, zaś łącznie z nią przemianę całokształtu ustroju kolejnictwa w Polsce. Między innymi są tacy, co twierdzą, że wprowadzenie w życie pożądanych zresztą reform dla polskiego kolejnictwa, napotyka na olbrzymie trudności z powodu zakulisowych usiłowań zapewnienia kapitałowi prywatnemu, zagranicznemu, decydującego wpływu na losy naszych kolei. Stąd właśnie biorą się te ustawiczne i coraz to nowe przeróbki projektu ustawy o komercjalizacji kolejnictwa i łączących się z tym projektem dalszych projektów pracowniczych.

Rozumie się, Rząd (a podobno najenergiczniej Marszałek Piłsudski) i miarodajne sfery wojskowe przeciwstawiają się owym kapitalistycznym zakusom.

W myśl ostatnich relacyj prasy codziennej, Rząd wycofał wszakże projekt reorganizacji kolei z Rady Ministrów, a temsamem wszelkie dotychczasowe informacje, jakoby komercjalizacja kolejnictwa miała obowiązywać od 1 kwietnia 1928, okazały się conajmniej przedwczesne. Tosamo dotyczy projektu ustawy o przepisach służbowych, ustawy uposażeniowej, emerytalnej i t. d. Nad losami tych wszystkich projektów będzie niewątpliwie debatować i o nich decydować Sejm i Senat, czyli znaczy to, iż jeszcze sporo czasu upłynie, zanim pracownicy kolejowi doczekają się ostatecznego uregulowania swych interesów. Pracownicy kolejowi winni atoli stale czuwać i baczyć na to, aby polskie koleje państwowe nie stały się wraz z zajętym na nich personelem przedmiotem łupu i wyzysku prywatnego kapitału, a równolegle starać się, by nowe ciała ustawodawcze możliwie najrychlej przystąpiły do prac nad uporządkowaniem zasadniczych zagadnień w kolejnictwie. Przeciąganie bowiem tych spraw znowu na nieokreśloną metę wyczerpie naprawdę do reszty stargane nerwy przez lata zwodzonych rzesz pracowniczych.

Nakoniec wypada zauważyć, iż zawodowe organizacje kolejarskie chyba muszą znaleźć zrozumienie wśród miarodajnych sfer parlamentarnych dla tej kardynalnej zasady, że o wszelkich kwestjach, dotyczących ogółu pracowników kolejowych, wprost niepodobna stanowić bez ścisłego kontaktu z organizacyjnem przedstawicielstwem dotyczących.

OKRĘGOWY ZJAZD DELEGATÓW W KRAKOWIE

ODBĘDZIE SIĘ DNIA 22 KWIETNIA 1928 ROKU O GODZINIE 10-TEJ W LOKALU ZWIĄZKU PRZY ULICY KOPERNIKA L. 22, II. P.

PROGRAM:

1. Zagajenie.

2. Odczytanie protokołu ostatniego Dorocznego Zjazdu Delegatów.

3. Sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgowego za rok ubiegły i dyskusja oraz udzielenie absolutorjum.

4. Sprawozdanie kasowe za rok ubiegły i dyskusja oraz udzielenie absolutorjum z kasowości.

5. Wybór nowego Zarządu Okręgowego na rok 1928/29.

6. Referat delegata Zarządu Głównego we Lwowie na temat działalności tegoż Zarządu.

7. Wnioski i interpelacje.

UWAGA: Winni przybyć na Zjazd delegaci Kół wybrani na dorocznych Walnych Zebraniach Kół w roku 1927, a mogą przybyć delegaci Kół wybrani na tegorocznych Walnych Zebraniach Kół.

MIECZYSŁAW TERLECKI

ZMARTWYCHWSTANIE

Już budzi się do życia świat,
Wieść leci w dal radosna
Zakwitnie nowem życiem kwiat,
Bo jasna idzie wiosna.

Zielenią się okryje bór
Gawędziarz ów prastary,
Rozebrzmi ptaków srebrny chór
Jak brzmią na triumf fanfary.

Kogutów pianie, poryk krów,
Fujarek tęskne granie,
Wszystko to mówi nam bez słów,
Że idzie Zmartwychwstanie.

Wśród szumu lasów i drzew drżeń
Zmienia się ziemi szata
By uczcić Zmartwychwstania dzień
Wybawiciela świata.

Leci radosna, jasna wieść
Przez wszystkie świata kraje
Cześć Mu i chwała... wieczna cześć,
Bóg Wielki Zmartwychwstaje.

HENRYK KROGULSKI

ZAGADNIENIA OSZCZĘDNOŚCI NA P. K. P.

(Dokończenie).

Zmniejszenie postojów pociągów dla dokonania zmiany parowozu, zwiększy ich szybkość handlową, przyspieszy obrót wagonów, do czego na P. K. P. dąży się wszelkiemi siłami i co wpływa wybitnie na ich dochodowość.

Jeśli już mowa o gospodarce parowozowej, nie należy pominąć i dalszych możliwości oszczędności w tym dziale. Kto jedzie koleją, nie może być obojętnym, widząc olbrzymie składy węgla, wynoszące tysiące ton, a złożone obok parowozowni jako karma dla żelaznych zjadaczy. Lecz mnie wydaje się co innego dziwnem, gdy patrzę na te pola, założone czarnemi figurami węgla. Ministerstwo komunikacji dokonuje odbioru węgla na kopalniach na podstawie stałej kontroli, na mocy działających warunków technicznych i próbnej analizy fizycznej i chemicznej. Kontrola ta ma za zadanie, badanie zawartości wody i ziemistych części, popiołu w węglu, i taki odbiór jest jedynie celowy i racjonalny. Ale czyż pozostawianie tysięcy ton węgla pod gołem niebem, wystawionego na działanie deszczu, śniegu, mrozu, słońca i wiatrów, nie jest masowem, na olbrzymią skalę rozszerzonem wytwarzaniem w węglu tych właśnie szkodliwych składników wody i popiołu? Czyż dzięki takiemu magazynowaniu węgla nie ulatniają się w powietrze miljony kalorji, których straty nie nadrobi się ani przeciwdymnemi urządzeniami, ani otulinami, ani nawet premjami?

Jeśli jeden procent oszczędności węgla przynosi 1,000.000 zł., to śmiało twierdzić musimy, że 10,000.000 zł ulatuje w przestworza w kalorjach cieplnych z tak magazynowanego węgla. Ograniczenie zapasów, do czasu najniezbędniejszego nakrycie ich, celem ochrony, przyniesie olbrzymie korzyści, ustaną narzekania maszynistów na zły węgiel, rozchód jego będzie mniejszy i odpadną opóźnienia pociągów, spowodowane niedostateczną naprężnością pary. A każdy 1% pochłoniętego przez parowozy węgla to nie tylko 1,000.000 zł., ale oszczędność 3.330 wagonów, potrzebnych do jego przewiezienia, to oszczędzone koszta uruchomienia 55 pociągów i oddanie ich do płatnych i dochodowych przewozów.

Wiele u nas pisano o standaryzacji materjałów, jako o bardzo poważnem źródle oszczędności, wskazywano na nieracjonalną organizację magazynów zasobów — to też o sprawach tych wspominał już nie będę.

Wskażę natomiast na bardzo kosztowny, a zupełnie niewłaściwy sposób zaopatrywania miejsc służbowych w materjały. Prawdą jest, że zakupno masowe materjałów, umożliwia ich nabycie po bardzo niskiej cenie, jeśli jednak zważymy, że w zamagazynowanych materjałach ulokowany być musi poważny kapitał, jeśli do ceny kupna doliczymy koszta magazynowania, ewidencji, przewozów do miejsc służbowych i zwrotów próżnych opakowań, to dojdziemy do przekonania, że cena tych materjałów równa się przeciętnej cenie rynkowej, a w wielu wypadkach jest nawet wyższą.

Biura są brudne, oświetlenie dworców i ubikacji dla publiczności pozostawia wiele do życzenia, bo rzekomo ilość przyznawanych materjałów jest niewystarczająca, materjały są liche, nie otrzymuje się ich regularnie z magazynów zasobów i t. d. Zapasy materjałów kryje się przed okiem kontroli po zakamarkach, gdzie niszczeją w wielkim procencie, materjałów tych nie szanuje się i nie używa ekonomicznie, gdyż w oszczędności pracownicy nie są zainteresowani. Ustanawianie norm zużycia nie może dotyczyć wszystkich materjałów, stąd wszelka gospodarka nienormowanemi materjałami pozostaje bez kontroli i prowadzi do używania ich niejednokrotnie dla celów osobistych, domowych.

Po co w stacjach zapasy szkieł do lamp, knotów, laku szczotek do podług, szpagatu i innych materjałów aż na trzy miesiące? Czy tych materjałów nie można otrzymać w każdej mieścinie? Czyż dostarczanie kalki, ołówków, a odmawianie zaopatrzenia urzędów w pióra, bibułę, nie robi wrażenia, że używanie nieprzyznawanych materjałów nie jest w służbie dozwolone?

Magazyny zasobów winny urzędom dostarczać tylko materjałów, stanowiących specjalność służby kolejowej, jak plomby, parafinę i t. p.— resztę winni naczelnicy urzędów nabywać w krótkiej drodze z wypłacanych im na ten cel pauszali. Przy należytej kontroli, służba na tem nie ucierpi, oszczędność materjałów będzie stanowić przedmiot zainteresowania pracowników, i nie będą one służyły dla osobistej wygody jak dziś, a kolei przyniesie te poważne oszczędności na przewozach i manipulacji zawiłej a kosztownej.

Z pośród materjałów, których racjonalne i ekonomiczne dostosowanie do potrzeb może przynieść poważne oszczędności bez uszczerbku dla służby, bez szkody dla pracowników, zajmują druki kolejowe jedno z pierwszych miejsc.

Pomimo zaznaczającej się od pewnego czasu tendencji do zmniejszania formatów, olbrzymia część druków kolejowych powoduje zużycie nadmiernej ilości papieru, przez nieekonomiczne ułożenie za obszernych rubryk, uniemożliwiających racjonalne zużytkowanie powierzchni papieru. Spojrzyjmy na druki dla ekspedycji towarowych, na druki dla kas i gospodarki wagonowej, warstatowe i inne, a stwierdzić musimy, że ten sam cel mogłyby one spełnić, choćby ich formaty były czterokrotnie mniejsze. Obecne formaty, upodobniające druki do opon wagonowych swemi rozmiarami, stają się w użyciu niepraktycznemi i nie przyczyniają się bynajmniej do przejrzystości poczynionych zapisków, lecz znakomicie spełniają rolę papieru pakunkowego i wiele z nich w ten sposób idzie na marne.

Za wielkie rozmiary druków służbowych, powodują jeszcze drugą stratę, ich jednostronne użycie. Dostosowanie rozmiarów papieru do faktycznych potrzeb, układ rubryk zmuszający do ekonomiczniejszego i obustronnego wykorzystania powierzchni druku, da wielkie oszczędności, i uczyni druki w użyciu praktycznemi, mniejsze rozmiary uczynią druki niezdatnemi do użytku jako papier pakunkowy, do robienia kopert i opasek, dadzą się przechowywać pod zamknięciem, mieszcząc się w szafach, które dziś są dla nich za wąskie, nie będą używane lekkomyślnie przez obecną łatwość dostępu.

Nietylko określaniem ilości zużycia materjałów w normach, nietylko budzeniem zainteresowania przez korzyści materjalne, ale budzeniem ambicji i ducha oszczędności u pracowników, zwracaniem się do nich o wskazówki dla możliwych oszczędności, można wiele uzyskać. I na tę drogę weszły już zarządy niektórych kolei zagranicznych, które wychodząc ze słusznej zasady, że praktyka wykazuje słuszność teorji, zwołują konferencje z pracownikami wszystkich działów i ich spostrzeżenia, poczynione w praktyce, pilnie biorą pod uwagę. Takie zwracanie się do pracowników, jest uznaniem ich fachowości, uznaniem ich za dojrzałych obywateli, troskliwych o dobro swego warstatu pracy, jest moralną nagrodą i zachętą do posuwania się po drodze rozumnej, nikomu nie szkodliwej oszczędności, co przynieść może większe korzyści ogółowi — gdy ogół będzie pracował nad ich osiągnięciem.

A nasi pracownicy mogliby wiele, bardzo wiele powiedzieć o źrodłach oszczędności, trzeba tylko chcieć ich o to zapytać.

WOBEC ZBLIŻAJĄCYCH SIĘ URLOPÓW WYPOCZYNKOWYCH

Dyrekcje P. K. P. przystąpiły już — jak to rokrocznie praktykuje się o tej porze — do układania wykazów urlopowych, w których zestawia się doroczne urlopy personelu.

Ktoby sądził, iż ustawowy urlop w służbie kolejowej w Polsce jest w praktyce czemś naturalnem, koniecznem, grubo by się pomylił. Jeszcze w centralach dyrekcyjnych idzie to jako tako z temi urlopami, jakkolwiek i tutaj się zdarza, że ludziska ze „względów służbowych“ nie mają wogóle możności korzystania z okresowego urlopu, lub otrzymują go w zredukowanym wymiarze, nierzadko na raty. Ale na owej osławionej „przestrzeni“, zwłaszcza przy służbie handlowej i ruchu, panują aż nazbyt często pod względem polityki urlopowej tak arcylube stosuneczki, że uzyskanie urlopu wymaga tak rozlicznych zabiegów, iż pracownik odchodzi na wypoczynek częstokroć nerwowo w zupełności wyczerpany, albo zniechęca się całkowicie i rezygnuje z urlopu. Naturalnie, urlopy na raty są na linji na porządku dziennym, z tem, że poszczególne raty niejednokrotnie pracownikom przepadają i bezapelacyjnie giną w niepamięci władz przełożonych. Krótko mówiąc, polityka i praktyka urlopowa w stosunkach służbowych na przestrzeni urąga zasadniczym pojęciom wypoczynku i niewątpliwie staje w sprzeczności z intencją obowiązujących w danym przedmiocie przepisów. Z chwilą, gdy pracownicy sami muszą z roku na rok głowić się, jakby tu jakoś wykręcić się na urlop, ma się do czynienia z czemś wysoce niezdrowem, z jaskrawym wyzyskiem sił ludzkich, z bałaganem administracyjnym, który przecież trzeba koniecznie opanować. Siła mózgu i mięśni człowieka pracującego, to jego najdroższe dobra naturalne, nad których racjonalnem zużyciem nie bez głębszych powodów socjalnych czuwa ustawa, niestety cierpiąca również na poważne braki i niedomówienia.

Przejdźmy z kolei rzcczy do samego wymiaru wypoczynkowych urlopów.

I w tej materji najniesłuszniej pokrzywdzono funkcjonarjuszy kolejowych w stosunku do pracowników państwowych. Bo kiedy pierwsi (etatowi) dostają do 3 lat służby 2 tygodnie, do 10 lat 3 tyg., a od 11 lat 4 tyg. urlopu.... i na tem koniec — to pracownicy państwowi otrzymują do 10 lat służby 4 tyg., do 20 lat 5 tyg., zaś od 20 lat 5 tyg. wypoczynku. Wynika stąd, iż kolejarza, czy to umysłowo czy fizycznie pracującego, eksploatuje się w daleko większej mierze, niż funkcjonarjusza państwowego, chociaż praca na kolei naogół wyczerpuje masy kolejarskie w nierównie wyższym stopniu, aniżeli pracowników państwowych, ich równie ciężkie zajęcia. A jeśli weźmiemy ów niedobór wypoczynkowego urlopu u danych grup kolejarzy sumarycznie za lat 35, przekonamy się, że w ciągu tego okresu czasu pracownicy kolejowi wypoczywają o kilkadziesiąt tygodni krócej od funkcjonarjuszy państwowych, a temsamem w nieproporcjonalnie szybkiem tempie tracą zdrowie, przedwcześnie schodzą ze świata.

Z tego, co wyżej zaledwie pobieżnie przedstawiono, wypada wysnuć wniosek, iż przedewszystkiem nie powinno się bezwarunkowo ani uszczuplać, ani nawet dzielić na części dotychczas obowiązujące urlopy wypoczynkowe dla kolejarstwa, że bezwzględnie każdy pracownik winien z roku na rok korzystać z pełnego urlopu okresowego. Ponadto atoli należy przecież w imię wszelkiej słuszności conajmniej zrównać pracowników kolejowych na punkcie wymiaru urlopów wypoczynkowych z funkcjonarjuszami państwowymi, albowiem dzisiejszy stan rzeczy, wykazujący w tym kierunku tak niesprawiedliwe pokrzywdzenie kolejarzy, nie znajduje absolutnie żadnego uzasadnienia. Kolejnictwo w Polsce, to nie jakaś kanadyjska ferma, a Zarząd kolei nie ekonom z batem nad niewolnikiem.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE 1918—1927

Kolejnictwo polskie powstało z „trudu i znoju“ wojny światowej. Poczęliśmy budować od tego, co nam ręka zaborców zostawiła. A zostawiła nam prócz kiepskiego i to bardzo stanu parowozów i taboru kolejowego, całe linje zniszczone, przeszło 500 mostów zburzonych, 500 dworców kolejowych spalonych, ponadto 3.000 domów mieszkalnych w gruzach, zniszczeniu uległo 100 parowozowni i warsztatów, 470 wież ciśnień, stacyj wodnych i t. d.

Do tych opłakanych stosunków dołączył się katastrofalny stan gospodarczy i finansowy Państwa, nieuregulowane granice, plaga najróżnorodniejszych plebiscytów i t. p. Nie wpłynęło to dodatnio na rozwój ekonomiczny i finansowy kraju, wszędzie napotykało się na zniszczenie, czyto rolnictwa, czy przemysłu, czy handlu. Wszystko trzeba było budować od podstaw, odbudowa zaś wymagała pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy,

Jeżeli idzie o kolej, to stanęła ona przed trudnemi zadaniami natury finansowej, gospodarczej i politycznej. Ogólne zniszczenie, zubożenie, zanik przemysłu, wojna bolszewicka, a przytem brak należytych środków komunikacyjnych, parowozów, wagonów, stawiał ją w bardzo krytycznem położeniu wobec wymagań ze strony Państwa i społeczeństwa.

Wszak według obliczeń Ministerstwa komunikacji z taboru przejętego przez P. K. P. po zaborcach, w końcu r. 1918, było n i e c z y n n y c h 46% parowozów, 34% wagonów osobowych i 10% wagonów towarowych. Reszta były to parowozowy, wagony osobowe i towarowe przeważnie już bardzo nadwyrężone i zniszczone, wymagające głównej naprawy.

Repatrycja taboru z Niemiec, Austrji i Rosji również nam wiele dobrego nie przyniosła. Otrzymaliśmy wprawdzie z Austrji 1.474 parowozów, wagonów osobowych 4.493, wagonów towarowych 23.292, z Niemiec 2.888 parowozów, wagonów osob. 5,075, wagonów towarowych 69.678, z Rosji po pokoju ryskim aż 5 parowozów i wagonów towarowych aż 524. Cóż to jednak znaczyło w porównaniu z zapotrzebowaniem? Wiele z tych parowozów i wagonów musiano oddać do naprawy i to nieraz do zagranicznych fabryk, bo przemysł rodzinny był zniszczony. Repartycja i pozostawiony po okupantach tabor wzmogły ponadto wydatki inwentarzowe na naprawę najrozmaitszych typów parowozów (było ich 149) i wagonów. Obecnie mamy 115 typów parowozów, a jest tendencja w MK do ograniczenia jeszcze tej liczby. Prace nad normalizacją w tym kierunku posuwają się stale naprzód.

To też trzeba było w tych trudnych warunkach zacząć pracę od podstaw. A praca ta przy spadku waluty napotykała na ogromne trudności. Z braku rodzimych warsztatów pracy zamawiano parowozy i wagony zagranicą, zwłaszcza w Ameryce i to na warunkach kredytowych, co przy ówczesnej sytuacji finansowej w Państwie miało ogromne znaczenie. Dopiero stabilizacja waluty w roku 1924 pchnęła działalność rozwojową na lepsze tory.

Do roku 1927 zakupiła Polska ogółem za granicą 667 parowozów, 237 wagonów osobowych, 15.400 wagonów towarowych.

Obecnie jednak Ministerstwo komunikacji nie sprowadza z zagranicy taboru, albowiem powstały w kraju fabryki wagonów osobowych i towarowych, jakoteż i parowozów (fabryka w Chrzanowie, Warszawie „Parowóz“, w Poznaniu „Ce-

gielski"), które w zupełności najwybredniejsze potrzeby kolejnictwa zaspakajają.

Te fabryki krajowe dostarczyły koleji do końca lipca 1927: 60 parowozów osobowych, 224 parowozów towarowych, 536 wagonów osobowych, 19.873 wagonów towarowych.

Dziś Ministerstwo komunikacji rozporządza już odpowiednią ilością doborowego taboru, który podołać może wymaganiom ekonomicznym kraju. I tak parowozów mamy 5.241. 10.033 wagonów osobowych i bag. i 140.355 wagonów towarowych, z tego do końca roku 1926, nowonabyłych w procentach: 17% parowozów, 7·3% wagonów osobowych, 24·6% wg. towarowych.

To mamy dopiero tabor. A gdzież prace nad odbudową zniszczonych linji, mostów i to niejednokrotnie większych, gdzież prace nad odbudową dworców kolejowych, domów mieszkalnych, warsztatów, parowozowni, wież ciśnień i t. p.?

Tymczasem jednak i linje i budynki wewnątrz kraju wymagały remontu, zniszczone już nie tyle przez wojnę, jak raczej zębem czasu.

Z chwilą objęcia przez P. K. P. gospodarki temi linjami i urządzeniami, musiała się ona zająć nie tylko odbudową, ale i konserwacją. — I to zadanie P. K. P. spełniły.

Nietylko odbudowano zniszczone linje kolejowe, naprawiono mosty, wybudowano nowe dworce kolejowe i urządzenia do szybkiej i sprawnej komunikacji, nietylko odbudowano zniszczone parowozownie i warsztaty, ale rozszerzono cały szereg domów kolejowych dla przystosowania ich do nowych potrzeb kolejnictwa i Państwa, odnowiono całą prawie sieć kolejową (nowe podkłady szyny i t d.) w Państwie, wybudowano wiele domów mieszkalnych dla pracowników kolejowych.

A w pracy tej nad udoskonaleniem, usprawnieniem komunikacji pracuje się gorączkowo i nadal.

Nie koniec na tem. Koleje dostosowane były do potrzeb i polityki zaborców, ośrodkiem ich były stolice obcych państw. Z chwilą powstania państwowości polskiej, należało te koleje dostosować do potrzeb Państwa, do zadań, jakie przypadły polskiej myśli państwowej do spełnienia. Należało przystąpić do budowy nowych linij koleji.

Jeżeli zabór pruski pokryty był dosyć gęstą siecią linij kolejowych (po nim idzie Małopolska), to zabór rosyjski pod względem tych linij był najgorzej wyposażony. Ponadto należało myśleć o innej koncentracji komunikacji i skierowaniu linij kolejowych ku wybrzeżu Bałtyku i ku wschodowi. Z tej misji gospodarczej zdawało sobie sprawę Ministerstwo komunikacji. To też do tej pory wybudowano szereg linij kolejowych w ogólnej długosci 520 km: Kutno-Strzałków, Kalety-Podzamcze, dla ominięcia kurytarza niem. na Górnym Śląsku, Czersk-Kościerzyna-Gołubie, Chybie-Skoczów. W budowie są następujące linje: Łuck-Stojanów, dla połączenia Wołynia ze Lwowem, Widzew-Zgierz, Ustroń-Wisła, ponadto cały szereg wąskotorowych kolejek. Powstać ma wreszcie kolej elektryczna Warszawa-Grodzisk-Żyrardów.

Ogólna ilość projektowanych nowych linij wynosi 6.234 km. wyłączając połączenie górnośląskie i kolej Bydgoszcz-Gdynia, będącą w budowie. Jeślibyśmy ją dodali do dotychczasowej liczby linij kolejowych 19.271 km, otrzymalibyśmy łączną sumę w kilometrach 25.505 km + 610 km kolei górnośląskich i Bydgoszcz-Gdynia, czyli razem 26.115 km. Nie jest to jeszcze sieć należycie gęsta i odpowiadająca rozwojowi warunków ekonomicznych w Państwie, bo wziąwszy obecny stan kolei zagranicznych i porównawszy go z P. K. P., to Polska przy swej powierzchni 388.300 km² stoi pod względem gęstości sieci kolejowej gorzej Francji, Niemiec, Austrji i Czechosłowacji, a na równi prawie z górzystą Norwegją.

Zaznaczyć należy, że realizacja projektów jest bardzo kosztowna. Jeśli bowiem koszt 1 km jednotorowej linji kolejowej wynosi mniejwięcej 450.000 złotych, to dla zrealizowania programu rozbudowy sieci kolejowej potrzebną by była kwota, wynosząca 2 miliardy złotych.

Ogólny stan gospodarczy P. K. P. zdradza powiększenie się tego narodowego majątku, a wpływa na to oszczędna gospodarka, zastosowanie coraz nowszych technicznych ulepszeń i wynalazków, jakoteż dobra gospodarka taryfowa, ostateczne dostosowanie taryf do życia gospodarczego kraju ma nastąpić, zdaniem Min. Kom. Romockiego, wypowiedzianem na konferencji prasowej w Min. Kom. dnia 9 września 1927 r., w bieżącym roku kalendarzowym. Prace te trwają już od r, 1926. Dostosowanie tych taryf do warunków gospodarczych w Państwie ma być jednym ze skutecznych środków dochodowości P. K. P. — Współczynnik eksploatacji t. j. stosunek procentowy kosztów do wpływów, który w r. 1925 wynosił 99·3%, a w bieżącym roku nie powinien przekroczyć 80%, zmaleje, co naturalnie wpłynie na dochodowość P. K. P.

Że do tej pory współczynnik ten był tak wysoki, to oprócz tak wielkich wydatków inwestycyjnych musiała kolej ponieść wiele ofiar na rzecz ogólnego stanu gospodarczego kraju. N.p. w czasie strejku angielskiego Ministerstwo Komunikacji przeznaczyło 5 miljonów złotych na obniżenie taryf, chcąc zwiększyć w ten sposób konkurencję i pozyskać rynki zagraniczne dla węgla polskiego.

To obniżenie taryf tłumaczył pan Minister komunikacji na wspomnianej konferencji prasowej tem, że na P. K. P. nie można patrzeć jedynie, jako na przedsiębiorstwo dochodowe, którego głównym i jedynym celem jest przyspażanie zysków Skarbowi Państwa. Mają one częstokroć zadanie bez porównania ważniejsze, jako regulator życia gospodarczego. W tej roli muszę zapominać o korzyściach bezpośrednich, o ciągnięciu zysków dla siebie, aby tym uszczerbkiem własnym okupić możność prosperowania interesów zasadniczych Państwa i szerokiego ogółu obywateli.

W krótkich zarysach przedstawiłem działalność P. K. P. od powstania Rzplitej do dzisiaj. P. K. P. może być dumną ze swej pracy dla dobra Państwa, może być dumną, że w tak krótkim okresie czasu stanęła do zapasów współzawodnika z Zachodem. Pominąłem w tem pobieżnem sprawozdaniu wiele rzeczy nie drobnostkowych, ale bardzo ważnych, które muszę pominąć, gdyż artykuł ten byłby przeczytany przez „miłujących statystykę", a tych napewno jest nie wielu.

Jeśli z jednej strony wysiłek P. K. P. skierowany został w kierunku podniesienia kolejnictwa, tak z drugiej strony stwierdzić trzeba brak zrozumienia jednej z kardynalnych zasad organizacji przedsiębiorstwa, a mianowicie dla wynagrodzenia pracownika kolejowego. W przeciągu tych 9 lat nie doczekał się pracownik kolejowy ani pragmatyki, ani należytego uregulowania sprawy uposażeniowej, a powstające w M. K. dziwolągi-projekty wprawiały masy kolejarskie jedynie w szał zdenerwowania i depresji. Niewystarczające, liche pobory zniechęcały pracowników kolejowych do bardziej intensywnej pracy lub zmuszały ich, jak to było w ich mocy i warunki na to pozwalały, do szukania ubocznych zarobków. Czy wydajność pracy na tego rodzaju systemie uposażeniowym, na braku przepisów o prawach i obowiązkach pracownika P. K. P. nie ucierpiała? Szkoda, że na Targach Wschodnich na Wystawie Komunikacyjnej między całym szeregiem tablic i grafikonów nie było graficznego przedstawienia warunków pracy i płacy pracownika kolejowego, że nie było wykresów i obrazowego przedstawienia, ile pracy ma dać kolejnictwu dobrze płatny pracownik kolejowy, który nie musi myśleć w biurze o tem, czy pobory jego w bieżącym miesiącu dostosują się do wydatków do 15 dnia w miesiącu, czy będzie mógł wyjść z piekielnego wprost niedoboru i długów, bo bierze wszystko na kredę, na raty, na spłaty! — Szkoda, że takich wykresów i okazów na wystawie komunikacyjnej nie było. A byłby wtedy przedstawiony całokształt stosunków w kolejnictwie. — Ale tego grafikonu być nie mogło, bo świadczyłby on bardzo niepochlebnie o P. K. P., bo w rzeczywistości pracownik kolejowy z roku na rok w coraz gorszych warunkach materjalnych żyje, w coraz większe wpada konflikty z życiem, które niesie ze sobą rzeczywistość, niestety coraz to smutniejsza.

Tego rodzaju grafikon nie mógł więc mieć miejsca na wystawie komunikacyjnej, byłby bowiem dowiódł, że przy stosowaniu całego szeregu wynalazków i ulepszeń w kolejnictwie, zapomniano o jednym z najważniejszych zagadnień, o poprawie bytu pracownika kolejowego. Byłby jednym z dowodów, że dziewięć lat zmarnowano, nie myśląc o tem, co mówią organizatorzy pracy na każdej prawie stronicy owych dzieł, że jednym z najważniejszych i największych źródeł dochodowości przedsiębiorstwa jest dobra płaca machiny umysłem obdarzonej, machiny-człowieka. *Gees.*

W SPRAWIE KLASY BILETÓW DLA KANDYDATÓW KOLEJOWYCH

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 z 1 marca b. r. Nr. Pr. 1421/28 z dnia 9 lutego 1928 r.:

W związku z zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 sierpnia 1927 r. Nr. I. 12835/27, ustalającem uposażenie kandydatów kolejowych do wysokości od 75% do 90% grupy VIII, względnie IX. Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż wymienionym przy przejazdach ulgowych przysługuje prawo do korzystania z klasy drugiej.

ŻYCIE ZWIĄZKU

ZARZĄD GŁÓWNY

zbierze się na plenarne posiedzenie w dniu 15 kwietnia b. r.

Zaproszenia, porządek dzienny i zestawienia kasowe wysyła się równocześnie pocztą.

PREZYDJUM ZARZĄDU GŁ.

udaje się w bieżącym tygodniu do Warszawy, celem przeprowadzenia interwencyj w Min. Kom.

LWÓW-PODZAMCZE

Doroczne Walne Zebranie członków Koła Lwów-Podzamcze odbyło się dnia 25 lutego b. r.

Zebranie zagaił kol. Cermuga, prezes koła, witając serdecznie przybyłych, a przedewszystkiem kolegów zamiejscowych, poczem, po odczytaniu protokołu ostatniego zebrania, złożył sprawozdanie Zarządu za rok ubiegły. Sprawozdanie kasowe złożył kol. Stefaniszyn, następnie wywiązała się dyskusja, zakończona udzieleniem absolutorjum.

Przeprowadzone wybory dały nast. wynik: Prezes kol. Ceremuga, wiceprezes: kol. Skrabek, sekretarz: kol. Waligórski, skarbnik: kol. Stefaniszyn, ławnicy: koledzy Silberg, Olszański Harasymowicz, Kobryń, Sojka, zastępcy: kol. Ney i Sternhell, komisja rewizyjna: kol. Borysławski, Paszkowski i Kwiatkowski, delegaci na zjazdy: kol. Skrabek i Waligórski.

Po wyborach omówiono szereg spraw organizacyjnych i zawodowych, następnie na wniosek kol. Sitki uchwalono zwołać specjalne zebranie, celem wysunięcia wniosków na Zjazd Okręgowy i Główny.

NOWY SĄCZ

Dnia 25 lutego 1928, odbyło się Walne Zebranie członków tut. Koła Miejscowego. Po wstępnem zagajeniu i odczytaniu protokołu z ostatniego Walnego Zebrania, zabrał głos kol. prezes Czech, składając zwięzłe i rzeczowe sprawozdanie z działalności Koła za rok ubiegły. Sprawozdanie to wykazało, iż Koło nowosączowskie, aczkolwiek liczebnie jest jednem z mniejszych Kół, jednak pod względem działalności nie ustępuje niektórym większym Kołom a nawet niejednokrotnie pod względem sprawności je przewyższa. Następnie zabrał głos kol. Limburski, składając imieniem Komisji rewizyjnej sprawozdanie ze stanu i obrotu kasy, a to tak związkowej jak i koleżeńskiej. Jak z powyższego sprawozdania wynika, kasa koleżeńska okazuje nadzwyczajną żywotność, czego dowodem, iż sam procent za rok ubiegły od pożyczek, wynosi przeszło 90 zł. Następnie zabrał głos delegat Zarządu okr. z Krakowa kolega Gądek, wyrażając się z uznaniem o działalności Koła, przyczem specjalnie podniósł ofiarność Koła na rzecz Komańczy, wykazując, że Koło nowosączowskie pod tym względem stoi na drugiem miejscu w okręgu krakowskim, jakoteż podniósł korzyść stawiania pudeł wagonowych przez tut. Koło. Następnie przedstawił rozwój Komańczy, działalność Zarządu głównego w sprawie Hallerowa, które przedstawia obecnie znaczną wartość, wreszcie wyjawił projekt, urządzenia Walnego Zjazdu Delegatów w Gdańsku. Następnie kol. Czech postawił wniosek, wystosować podziękowanie naczelnikowi SUK. w Nowym Sączu p. radcy inż. Chmurskiemu i zawiadowcy odcinka drogowego p. Nowickiemu w Żegestowie, za bezinteresowną pomoc, użyczoną tut. Kołu w ustawieniu i konserwacji pudła wagonowego w Żegiestowie. Wniosek ten przyjęto jednogłośnie, poczem na wniosek kol. Langera i Limburskiego, udzielono Zarządowi absolutorjum tak administracyjnego jak i kasowego.

Wybór nowego Zarządu, jaki odbył się po krótkiej pauzie, padł w zupełności niemal na członków dawnego Zarządu, z tą tylko różnicą iż, w miejsce przeniesionego do Katowic kol. Dośli wszedł kol. Cepurski. Nowy Zarząd przedstawia się przeto następująco:

Prezes: kol. Czech Paweł
Wiceprezes: kol. Fisch Marjan
Skarbnik: kol. Królik Kazimierz
Sekretarz: kol. Furtek Władysław
Ławnicy: kol. Rysz Franciszek
„ Krzysztoń Stanisław
„ Cepurski Albin
Zastępca: „ Bochyński Wilhelm
Komisja rewiz. kol. Sobejko Kasper i Limburski Wład.
Delegat Langer Edmund.

Następnie kol. Langer omówil sprawę komercjalizacji kolei, przyczem wykazał niebezpieczeństwo dla emerytów przez wprowadzenie dodatków funkcyjnych, poczem poruszył sprawę nowych dyjet, która to sprawa po szczegółowym rozpatrzeniu również okazuje się dla pracowników kolejowych niekorzystną. Następnie poruszył anomalje jakie mają miejsce w DKP. Kraków, t. j. kwestjonowanie przez Wydział rachunkowy prawdziwości potwierdzenia przez Wydział fachowy, potrzeby udzielenia dwóch dyjet.

Omówiono jeszcze sprawę przesunięć do wyższych grup uposażenia, w której to sprawie uwypukla się forsowanie prawników, wobec którego krzywda urzędników z wykształceniem średniem tem więcej się uwydatnia.

Interpelowano następnie kol. Gądka w sprawie odznak który wyjaśnił, że odznaki związkowe już w najkrótszym czasie będą Kołom nadesłane. Zwrócono się też do kol. Gądka z prośbą o interwencję w sprawie obdziału pracowników ubraniami z lepszych sort mundurowych, która to sprawa już od początku szwankuje, a ostatnio zaszły skandaliczne wprost wypadki.

W rezultacie obrad sformułowano następujące wnioski:

1. Zarząd Koła wystosuje podziękowanie ustne i pisemne dla p. radcy inż. Chmurskiego i pisemne dla p. Nowickiego, zawiadowcy odcinka drog. w Żegestowie, za bezinteresowną pomoc w ustawieniu i utrzymaniu pudła wagon. w Żegestowie.

2. Zarząd Koła poleci wypłacić kwotę 25·— zł na rzecz bibljoteki przy Zarządzie Okr. w Krakowie tytułem darowizny.

Do Zarządu Okręgowego w Krakowie:

1. Zarząd Okręgowy zechce interwenjować w Dyr. Kol. Kraków, aby partykularze podróży, przedkładane przez poszczególnych pracowników, zwłaszcza jeżeli daty tamże podane potwierdzone są przez wyższe władze fachowe, nie były przez Wydział rachunkowy kwestjonowane, przez co uniknie się opóźniania terminu wypłaty tychże.

2. Zarząd okręgowy zechce zwrócić Dyrekcji kolejowej w Krakowie uwagę na niedbałość w wykonaniu ubrań z lepszych sort mundurowych i spowodować usunięcie tejże.

BIELSKO

Zgodnie z porządkiem dziennym Doroczn. Waln. Zebrania Koła przewodniczący kol. Byrski zagaja zebranie witając przedstawiciela Zarządu Okręgowego kol. Smagowicza dajac wyraz zadowolenia z powodu licznego zgromadzenia się kol.

Po zagajeniu kol. Witkowski odczytuje protokół z Walnego Zebrania w roku 1927, poczem zabiera głos delegat Zarządu Okręgowego, wyjaśniając poszczególne ustępy.

Kol. Targ przedstawia najważniejsze czynności zarządu Koła, a mianowicie:

W okresie sprawozdawczym odbył Zarząd Koła 7 posiedzeń Wydziału i jedno Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków w Dziedzicach, celem zdania relacji ze zjazdu delegatów w Krakowie przez kolegę Kaczkowskiego.

Sprawozdania z dorocznego zjazdu delegatów w Komańczy z powodu ferji letnich i połączonych z tem urlopów wypoczynkowych nie było, zwłaszcza, że dokładne sprawozdanie z tego zjazdu zamieszczone było w Czasopiśmie Związku.

Koło tutejsze liczy obecnie 70 członków zatem o 6 więcej jak w roku ubiegłym.

Korespondencji w roku sprawozdawczym nadeszło 60 — wysłano 101 — jak na koło stosunkowo dużo, nie licząc w to rozsyłania co miesiąc Czasopisma co zajmuje do 3 godziny czasu na raz.

Z czynności Wydz. należy podnieść uchwalenie datku 200 zł na budowę uzdrowiska związkowego w Komańczy, 50 zł dla kolegi P., jako pomoc dla leczenia się w Zakopanem, 20 zł

na bibljotekę Związkową w Krakowie oraz odesłanie na tę bibljotekę 15 zł za sprzedane 3 bilety na niedoszły piknik w Krakowie, wreszcie interwencję u p. wojewody śląskiego Dra Grażyńskiego w sprawie budowy domów czynszowych dla pracowników kolejowych w Bielsku co p. Wojewoda przyrzekł solennie poprzeć w Min. Kom. i budowę domu polskiego również w Bielsku, na co otrzymano odpowiedź, że budowa domu takiego jest zapewniona.

Z zebrań towarzyskich nie można wiele zanotować, jak tylko jedno: urządzenie święconego w Dziedzicach, na którem bawiono się wyśmienicie, niedobór zaś pokryło Koło z funduszów kasy.

Przez cały rok na każdem posiedzeniu wydziału przewijała się sprawa budowy letniska w Komańczy i złączona z nią sprzedaż cegiełek, co w dużej mierze się powiodło dzięki pracy kilku kolegów.

Koło miejscowe, jako komórka organiczna Związku nie mogła zmienić na lepsze finansowego położenia swoich członków, popierało jednak usilnie dążenia Zarządu Głównego i Okręgowego, w tym kierunku i przypominało sprawę byłych tytularnych inspektorów i starszych rewidentów; starało się przez Zarząd Okręgowy o obsady kierowniczych stanowisk w Bielsku, a to: kierownika magazynu nadawczego i kasjera stacyjnego przez urzędników ze średniem wykształceniem — dotąd bez rezultatu, o przyznanie kolegom Flandrowi i Raschbaumowi ważności matury gimnazjalnej — skutecznie, i o pomieszkanie w budynku kolejowym w Żywcu koledze Flauderowi również z dodatnim wynikiem.

Wogóle przez całe masy wniosków, czy to na dorocznym zjeździe delegatów czy też po tym zjeździe przesłanych do Zarządu Głównego i Okręgowego, starał się Zarząd wywiązać z położonego w nim zaufania.

Wnioski tutejszego koła, jako aktualne i zgodne z wnioskami innych kół były przedkładane przez Zarząd Główny do M. K. i były ogłaszane z odpowiedziami M. K. w „Czasopiśmie".

Kończąc przemówienie kol. Targ podnosi zasługi tak Zarządu Głównego jak i Okręgowego, położone w mrówczej bezinteresownej pracy z troską o rozwój naszego związku, wybudowanie letniska w Komańczy, staranie o uzyskanie pudeł wagonowych dla ustawienia ich w Hallerowie, założenie stałej delegatury w Warszawie i wiele innych drobnyh a ważnych dodatnio załatwionych spraw tak natury ogólnej, jak i poszczególnych członków.

Następnie zabrał głos skarbnik kol. Czernelecki podając ścisłe daty i przedstawiając ogólny bilans kasy koła sięgający kwoty 438·38 zł.

Po sprawozdaniu kasowem przedstawił następnie sprawę rozprzedaży cegiełek na budowę uzdrowiska w Komańczy, odczytując nazwiska kolegów, którzy tą sprzedażą się zajęli i podając do wiadomości, że Koło tutejsze — raczej kilku kolegów rozprzedali ich za kwotę zł 1227·— którą odesłano do Zarządu Głównego.

Po sprawozdaniach powyższych nastąpiło orzeczenie komisji rewizyjnej w osobie kol. Zalesińskiego, który podniósł rzeczowe prowadzenie książki kasowej, pokrycie wszystkich pozycji załącznikami i postawił wniosek na udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi, co jednogłośnie uchwalono.

Jako dalszy punkt porządku dziennego była sprawa wyboru nowego Zarządu.

Przed przystąpieniem do tego wyboru, jako aktualną sprawę — poleconą przez Zarząd Okręgowy, omówiono podział tutejszego Koła, a mianowicie utworzenie z niego drugiego Koła z siedzibą w Zebrzydowicach względnie Dziedzicach.

W dyskusji nad tem, kolega Wójtowicz stawia wniosek wogóle na przeniesienie Zarządu Koła z Bielska do Dziedzic, gdyż rzekomo przez to ożywiłaby się i jego czynność.

W dwóch tych sprawach zabierają głos kol. Midowicz, Kapustka i inni, kol. Midowicz jest wogóle przeciw rozdziałowi motywując to małą liczebnością członków 2 kół, na zebranie przyszłoby wtenczas zaledwie po paru kolegów oraz, że Bielsko jest w takim położeniu, że inna miejscowość na siedzibę Zarządu się nie nadaje.

Kol. Kapustka oświadcza, że Zebrzydowice się organizują, za mało tam jest jeszcze urzędników ze średniem wykształceniem i sprawę rozdziału można będzie poruszyć dopiero za rok.

Przewodniczący podaje powyższe wnioski pod głosowanie, które dało następujący rezultat:

Za utworzeniem Koła miejscowego w Zebrzydowicach 1 głos, za utworzeniem Koła miejscowego w Dziedzicach 6, za przeniesieniem Zarządu Koła do Dziedzic bez jego rozdzielenia 5, za pozostawieniem go w Bielsku głosów 25.

Na wniosek przewodniczącego wybrano następnie komisję matkę, która po naradzie przedstawiła zebranym skład nowego Zarządu, a mianowicie: Prezes: kol. Byrski, zastępca: kol. Targ, sekretarz: kol. Pocięgiel Ludwik, skarbnik: kol. Czernelecki, ławnicy: kol. Flader, Wójtowicz, Brachaczek, Curzytek, Karyczek, Baczak.

Komisja rewizyjna: kol. Skupin, Köhler, Wyrwalski; Delegaci: kol. Midowicz, Curzytek.

Wybór nowego Zarządu nastąpił jednomyślnie.

Po wyborze odczytano wnioski przygotowane przez Zarząd Koła, kilka z nich jako niecierpiących zwłoki, a dotyczących przeszeregowania niektórych kolegów i uwzględnienia cenzusu naukowego wysłano w odpisie do Zarządu Głównego i Okręgowego już dnia 27 lutego b. r. — resztę mniej pilnych przedłoży się na dorocznym zjeździe delegatów.

PRZEMYŚL

Dnia 28 lutego b. r. odbyło się w lokalu czytelni kolejowej konstytuujące zebranie Zarządu Koła miejscowego, które kooptowało kolegów Womoczkę Marjana i Ryglowskiego Kazimierza w skład Zarządu.

Na wniosek kol. Kamińskiego uchwalono zbierać się na posiedzenia Koła w każdy drugi poniedziałek miesiąca, i połączyć te posiedzenia z koleżeńskiem zebraniem, które ma się odbywać co miesiąc, w myśl uchwały Walnego Zgrom.

Uchwalono odnieść się do Zarządu Okręgowego z prośbą o przysłanie jakiejś efektownej fotografji letniska w Komańczy, celem umieszczenia tejże fotografji na peronie w Przemyślu ew. i w Zagórzu.

Poruszono sprawy zawodowe i tak: kol. Hausner zwrócił się do kolegów z ruchu, by nie widzieli w ruchu końca swej karjery, ale by, za młodu, wprawiali się do służby kancelaryjnej i kasowej, i przez zajęcie się tą gałęzią służby umożliwili zarządowi kolei powoływać ich na te stanowiska godne naprawdę urzędnika z wykształceniem średniem i nie pozwolili wydzierać sobie tych stanowisk przez służbę niższą, obecnie na urzędników mianowaną.

Kol. Elster stawia wniosek, by koledzy młodsi ofiarowali swą pomoc kolegom zajętym w służbie handlowej, w swoim wolnym czasie, starsi zaś koledzy zgodzili sią na to i w ten sposób poduczyli młodszych.

Kol. Elster stawia wniosek uzupełniony przez Kol. Ryglowskiego, by Zarząd Okręgowy zajął się tą wyżej poruszoną sprawą i odniósł się do Dyrekcji Kol. by ta poleciła zawiadowcom stacji przydzielać do wyszkolenia się w służbie handlowej młodszych urzędników i dyżurnych ruchu, co jakiś czas, po miesiącu w każdym dziale.

W końcu wybrano komisję przedsiębiorstw wzgl. zabawową, do której weszli koledzy: Elster Kaz., Kamiński Jan, Brodziński Stefan, Prochaska Marcin.

TARNÓW

Otwierając Doroczne Walne Zgromadzenie członków Koła dnia 10 marca b. r. kol. przewodniczący Golonka powitał w serdecznych słowach przybyłych na zgromadzenie członków oraz Delegata Zarządu Okręgowego kolegę Smagowicza.

Następnie przystąpiono do odczytania protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia co czyni kol. sekr. Władysław Gawalewicz.

Kol. Golonka podaje w głównych zarysach prace jakie zostały spełnione w ubiegłym roku związkowym. Nadmienia on, że żywotność Koła zależna jest od warunków życiowych.

Praca przeto wytężona była w szczególności w kierunku uzyskania lepszych warunków życia.

Na regularnie urządzanych posiedzeniach Zarządu zapadały odpowiednie rezolucje, które dawały zachętę władzom związkowym w walce o poprawę bytu. Jeśli dotąd niestety z tych dążeń naszych nic nie zostało urzeczywistnione, należy to przypisać w pierwszej linji duchowi czasu. Mamy nadzieję, iż niedaleka przyszłość zmieni stosunki na korzyść naszą.

Celem zapodania bliższych szczegółów pracy Związku powierza Przewodniczący sprawozdanie kol. Müllerowi, który podaje w cyfrach statystycznie ujętych pracę Związku.

Kol. Müller podnosi z uznaniem że w sprawie uzyskania ziemi na ustawienie pudeł wagonowych dla członków Koła Tarnowskiego panowie zawiadowcy stacji z Pomorza z wyszukaną grzecznością szli Zarządowi Koła na rękę, natomiast na wniesioną do M. K. prośbę o udzielenie zniżki na transport tych pudeł dotąd niema odpowiedzi.

W dalszym ciągu sprawozdania porusza kol. Müller sprawę zamierzonej wycieczki do Włoch w przyszłym roku.

Namy nadzieję do przyszłego roku rzecz tę tak przygotować by móc w miesiącu maju wyjechać. W obecnym roku jest to niemożliwem z powodu braku funduszów.

Kol. Müller porusza sprawę pokrzywdzenia adjunktów i wyjaśnia ją na podstawie pisma Zarządu Okręgowego, sprawę umundurowania która niestety dotąd ciągle jeszcze nie jest

załatwiona, sprawę mieszkań skarbowych za które pracownicy zmuszeni do zamieszkania w nich płacą wysokie czynsze, sprawę konieczności interwencji w Min. Kom. i t. p.

Przystąpiono z kolei do wyborów Zarządu nowego Koła które wypadły następująco:

Przewodniczący: St. Ref. Golonka Stanisław; Zast. przew. st. as. Müller Ferdynand; Sekr. as. Szuba Szymon; Zast. sekr. st. as. Gawalewicz Władysław; Skarbnik st. as. Niezgoda Franciszek; Zast. skarb. st. as. Namysłowski Stanisław; Ławnicy: st. as. Bandurski Jan, st. as. Dubowski Wilhelm, as. Teleżyński Józef, st. as. Regiec Stefan, as. Korytowski Leon; Zastępcy: as. Krtyka Stanisław, st. as. Kellner Ferdynand; Komisja rew.: st. as. Alaszczak Józef, as Jakubczyk Wincenty; Delegat st. as. Blaszak Józef.

KRAKÓW, OKRĘG

Na posiedzeniu w dniu 13 marca b. r. omówiono sprawę interwencyj w Dyrekcji, poczem Kolega Gądek złożył sprawozdanie z Walnego Zebrania Koła Nowy Sącz, zaś kolega Smagowicz z Walnego Zebrania Koła Bielsko i Tarnów. Z zadowoleniem podnieśli koledzy chętną pracę kolegów Prezesów Kół w duchu organizacyjnym, koleżeńskim i towarzyskim. Również Zarządy Kół tj. wszyscy członkowie Zarządów interesowali się, może nawet więcej w br. życiem organizacyjnem, aniżeli poprzednio. Poza pewnemi uchyleniami praca organizacyjna rozwijała się dobrze.

Po wysłuchaniu sprawozdań i uchwał Walnych Zebrań Kół, Zarząd Okręgowy zatwierdził nowowybrane Zarządy Kół.

Następnie kolega Myśliwiec przedstawił obecnym pięknie i dobrze zorganizowaną myśl Zjazdu 3-ech graniczących ze sobą Kół tj. jasielskiego, tarnowskiego i nowosądeckiego na granicy tychże Kół tj. w Stróżach, którą to myśl zrealizowały te Koła dnia 4 lutego br. Zarząd Okręgowy reprezentowali tam koledzy Myśliwiec i Bulsiewicz. Zjazd był dość liczny i odbył się w serdecznej atmosferze koleżeńskiej. Oby i inne Zarządy Kół zechciały zbliżyć się w ten sposób do siebie i przez granice swych odcinków podały sobie ręce do koleżeńskiego współżycia. (Na Komańczę złożono w Stróżach z tej okazji 25 zł.)

Sprawozdanie z zabawy w Katowicach złożył kolega Smagowicz, który na zabawie tej w dniu 2 lutego br. brał udział imieniem Okręgu krakowskiego.

Sprawy bibljoteki. Umożono dług 40 złotych, zaciągnięty przez Zarząd bibljoteki, ponadto przeznaczono na cele bibljoteki kwoty 10-groszowe, przypadające od każdej oznaki Zarządowi Okręgowemu (2 50 oznaka, 40 gr Koło, 10 gr Zarząd Okr.)

Sprawozdanie z dotychczasowego stanu bibljoteki złożył kol. Gądek.

Termin Okręgowego Zjazdu Delegatów ustalono na dzień 22 kwietnia br. Porządek dzienny ogłoszony jest osobno.

DROHOBYCZ

Staraniem Zarządu Okręgowego lwowskiego, który stale dąży do zjednoczenia wszystkich kolegów w szeregach naszego Związku odbyło się w dniu 15 marca zebranie wszystkich kolegów członków, jak również sympatyków naszego Związku, celem zawiązania samodzielnego Koła miejscowego.

Po zagajeniu przez przewodniczącego, zawiadowcę stacji kol. Müllnera, który w swem przemówieniu wskazał na konieczność konsolidacji wszystkich kolegów z wykształceniem średniem w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, który jedyny w obecnych czasach popiera interesy infeligencji kolejowej, prezes Zarządu Okręgowego kol. Piątkiewicz wygłosił obszerny referat o celach i zadaniach Związku, a zakończył apelem do tych kolegów, którzy dotychczas stali zdala od Związku, ażeby we własnym dobrze zrozumiałym interesie przez przystąpienie wzmocnili szeregi naszego Związku.

Na apel ten wszyscy koledzy zgłosili swój akces, poczem do Zarządu wybrano nast. kolegów:

Prezes: kol. Andrzej Müllner, zaw. stacji Drohobycz,
Wiceprezes: kol. Stanisław Widuch, zaw. stacji Borysław,
Sekretarz: kol. Wawrzyniec Kuroś, st. asesor, Drohobycz,
Skarbnik: kol. Jan Hartfelder, asesor, Drohobycz,
Ławnicy: Czesław Długosz, st. asesor Drohobycz, Michał Rywalski, asesor Drohobycz.

Nowej placówce życzymy owocnej i wydatnej pracy dla dobra kolegów i Związku.

LWÓW

W piątek, dnia 16. III. 1928. o godzinie 19 odbyło się Doroczne Walne Zromadzenie członków Koło Lwów, któremu przewodniczył kol. Piątkiewicz w zastępstwie nieobecnego prezesa Koła kolegi Ciska.

Po odczytaniu protokołu z poprzedniego Dorocznego Walnego Zgromadzenia, wysłuchano sprawozdania z działalności Zarządu, które w bardzo szczegółowem sprawozdaniu wygłosił kolega Czerwiec. Komisja rewizyjna stwierdziła prawidłowość gospodarki finansowej i dokładne prowadzenie ksiąg, poczem udzielono Zarządowi absolutorjum. Dokonane wybory, w myśl wniosku komisji Matki powołały następujących kolegów:

Prezes: kol. Cisek Michał,

Członkowie: kol. Bomba, Postulka, Czerwiec, Wolak, Bereźnicki, Macheta, Köhlar, Kowal, Seretny, Kulikowicz, Geisler, Więckowski,

Zastępcy: kol. Limbach, Zawadecki, Sochnecki.

Delegaci na zjazd Okręgowy: kol. Freudenberger, Krzeczkowski Bolesław, Krechowski, Czajkowski, Sernicki,

Delegaci na zjazd Główny: kol. Tarczyński, Skałowski, Curyk, Łucyk, Kulikowicz,

Komisja rewizyjna: kol. Gawalewicz, Krzeczkowski Feliks, Baumöhl,

Zastępcy: kol. Wiszniewski i Zbożil.

Po wyborach odbyła się ożywiona dyskusja w sprawach lokalnych, co do których wyjaśnień udzielił kolega Piątkiewicz prezes Okręgu.

Uchwalone wnioski:

1. poczynić starania, by rozszerzono postanowienie dziennika M. K. Mr. 2. w sprawie egzaminów referendarskich do których byliby dopuszczeni adjunkci i asesorowie w służbie nietechnicznej z pełnem wykształceniem średniem i stworzerzenie odpowiednich kursów.
2. zmiana skrótu Związku Z. U. P. na Z. K. P. U. ponieważ skrót naszego Związku jast identyczny ze skrótem Związku Uzdrowisk Polskich, co może wywołać nieporozumienie.
3. podwyższenie stawek funduszu pośmiertnego do wysokości: 300 złotych w razie śmierci członka Związku, 350 złotych za żonę członka i 150 zł za dziecko.
4. poczynić starania by współczynnik 1. dla dyżurnych ruchu we Lwowie był bezwarunkowo przestrzegany i to nietylko w ciągu roku, ale także podczas urlopów wypoczynkowych, co zgodne jest z rozporządzeniem Dziennika Nr. 2.
5. by na zastępstwa służbowe na przestrzeń, byli także delegowani członkowie naszego Związku, a to celem nabycia praktyki w służbie handlowej.

PRZEGLĄD PRASY

„Kolejarz Związkowiec“ W nr. 8 z 1 marca b. r. w artykule „O co walczymy“ stwierdza, że t. zw. reakcja, przedmajowa i pomajowa dąży do rewizji konstytucji celem zapsucia i uszczuplenia dotychczasowych politycznych i społecznych zdobyczy mas pracujących. Dążenie to przemieniło się w walkę która ma decydujące znaczenie także dla kolejarzy, gdyż płace pracownicze, warunki pracy, ustawodastwo społeczne i t. d. — wszystko to zależy od tego, jaką większość osiągnie Sejm, będący regulatorem całej gospodarki i życia publicznego w Państwie. Kolejarze winni dlatego zwartą masą opowiedzieć się w przyszłym Sejmie za orędownikami sprawy pracowniczej.

W artykule „Kapitał prywatny nie ustępuje“ przestrzega przed „niewidzialnemi sprężynami“, które poza plecyma Rządu usiłują wywalczyć dla obcego kapitału nieograniczony wpływ na kolejnictwo w Polsce.

W nr. 9 z 10 marca b. r. konstatuje znów świeży zawód dla rzesz pracowniczych. Oto bowiem Rząd przez usta p. wiceministra Bartla i reprezentanta Min. Skarbu, nagle odwołał wszystkie swoje poprzednie zapowiedzi stałej podwyżki płac od ostatecznego terminu 1 kwietnia 1928 i odsunęło tę regulację. W dodatku drożyzna swobodnie szaleje, niczem i przez nikogo niekrępowana.

W nr. 10 z 20 marca b. r. podnosi zwycięstwo klasy robotniczej przy wyborach do Sejmu i zmusza, że „w pewnej mierze“ daje ono gwarancję, iż prawa robotnicze będą szanowane.

„Kolejowiec Polski“ W nr. 7 z 1 marca 1928 wskazuje w naczelnym artykule na potrzebę uporządkowania gospodarki personalnej na kolejach. Należą tu przedewszystkiem zagadnienia.

1) normowanie czyli ustalenie ilości pracowników, potrzebnych do prawidłowego wypełniania wszelkich czynności, związanych bezpośrednio i pośrednio z eksploatacją kolei.

2) systemizowanie stanowisk, polegające na określeniu wartości poszczególnych obsad (grupa uposażenia, związana z danem stanowiskiem) i łącząca się z tem kwalifikacja jednostek administracyjnych we wszystkich działach służby, co ma bezpośredni wpływ na systemizowanie stanowisk.

Normowanie personalu kolejowego, przeprowadzone z ramienia M. K. jeszcze w pierwszych latach istnienia polskiego kolejnictwa nie odpowiada dzisiejszym warunkom wobec silnego rozwoju ruchu koleji i nie może stanowić podstaw do racjonalnego osądzenia potrzeb obecnej doby.

Odnośnie do systemizacji stanowisk, wypada i tę ująć właściwie i sprawiedliwie na nowo, jednem słowem, należy przystąpić do normowania i systemizowania stonowisk na kolejach państwowych, nie pomijając przytem opinji kolejarskich organizacji zawodowych.

W nr. 8 z 10 marca 1928 uważa za posunięcie zasadniczo korzystne, iż nowy Sejm będzie rozważał i oceniał postulaty pracowników kolejowych w kierunku regulacji płac, że zatem Rząd przekaże tę sprawę Sejmowi do załatwienia. Jak atoli raczy Min. Komunikacji uczynić ze swej strony wszystko możliwe dla ostatecznego i rychłego zlikwidowania szeregu bolączek kolejarskich.

Kolejarz. W artykule „W obliczu nowych płac“ z 1. marca 1928 wyraża zapatrywanie, że Z. Z. P. nie miałby w zasadzie nic przeciw temu, aby w drodze rozporządzenia prezydenckiego uregulować jak najrychlej kwestję uposarzeń. Regulacja ta jednakże musiałaby w zupełności zabezpieczyć byt rodzin pracowniczych, a w szczególności zapewnić minimum egzystencji dla najniższej kategorji.

W następnym artykule porusza kwestję komercjalizacji kolejnictwa i twierdzi na podstawie znakomitych sukcesów w zakresie dochodowości kolei w ostatnich latach i wyników gospodarki personalnej na kolejach, iż właściwie oficjalna komercjalizacja staje się wobec takich rezultatów, najzupełniej zbędną. Pozostaje jedynie do rozwiązania zagadnie ie formalnego uporządkowania stosunków w kolejnictwie, a więc autonomji budżetowej, samodzielności finansowej, dopływu kapitałów inwestycyjnych i t. d. Dla tych zaś celów powinna wystarczyć całkowicie ta autonomja, którą i tak P. K. P. w organizacji państwowej posiadają — bez naruszenia ich obecnego prawnopublicznego charakteru. Potrzeba tylko dobrej woli i — inicjatywy.

W nr. 6 z 15 marca b. r. omawia sprawę ostatnich remuneracyj na kolei, charakteryzując je dosadnie w słowach: „łaska pańska naczelników i zwierzchników wsiadła na pstrego konia dowolności i bryka sobie wśród szarego tłumu pracowniczego“. Remuneracje, to niemoralna antyspołeczna i destrukcyjna tradycja z praktyk przeszłości, powodująca w rzeczywistości jedynie skargi, pełne goryczy, bo rozdział tych marnych datków pieniężnych zależy całkowicie od widzimisię przełożonych“.

Łącznik. W nr. 4 z 29 lutego 1928 występuje we wstępnym artykule przeciwko utrzymywania pracowników kolejowych w zaostrzonej, długo znoszoną nędzą denerwującej niepewności o los. Chociażby nawet sprawa komercjalizacji P. K. P. i kwestja uposażeniowa miały uledz koniecznej zwłoce, to pod żadnym pozorem nie należy odkładać ustawowego uregulowania przepisów służbowych, dyscyplinarnych, nowelizacji ustawy emerytalnej, ujednostajnienia przepisów egzaminacyjnych i t. d. Odwlekanie tych spraw zaostrza tylko, zamiast utrwalać, układający się pomyślnie stosunek pracowników państwowych do Rządu.

OFIARY NA BIBLJOTEKĘ.

Na bibljotekę w Krak owie złożyli w dalszym ciągu: Kol Kędzierski Stanisław, Kraków:

E. L. Woynich: Przerwana przyjaźń, T. Konczyński: Jej romans, Henri Levedan: Łóżko, Paweł Staśko: Noc czaru, Wojciech Brzega: Posiady, H. E. Wells: Niewidzialny, Anna Vivanti: Romans Marji Tarnowskiej, J. Bartmański: Z ciężkich czasów obrazki wesołe, B. Prus: Emancypantki, Mikołaj Rey: Żywot poczciwego człowieka, Adolf Strzelecki: Jak we śnie, A. N. Nowaczyński: Skotopaski sowizdrzalskie, Józef Weyssenhoff: Żywot i myśli Zygmunta Podfilipskiego, M. Smolarski: Gwiazdy Warny, Teresa Wodzicka: Historja polska, Adam Mickiewicz: Pan Tadeusz, H. Gloy: Wege zum Erfolg, Prof. H. Pachoński: Nasze zadania wobec Śląska, I. Grabowski: Masonerja, A. Korbel: Stenografja polska — Jednodniowka ku czci Słowackiego, J. A. Herbaczewski: Odrodzenie Litwy wobec idei Polskiej, J. A. Herbaczewski: 12—16 maja 1926 r. w Warszawie, Dr. Albert: Sprawa ludowa wobec przyszłości narodu, W. P. Walka o byt i społeczeństwo obecne, Wacław Majewski: Nasze bezpieczeństwo od nas zależy, — Bautechnik, Wilhelm Oswald: Młyn życia, Dr. J. S. Pelczar: Pius IX i Polska, A. Dalewski: W rozlewie krwi, Prof. Wilkosz: Rozbiór Nieboskiej Komedji, Wł. Szymanowska: Legjon Wyspiańskiego, Maurycy Bourguin: Systemy socjalistyczne a rozwój ekonomiczny, L. Wasilewski: Dziaje męczeńskie Podlasia i Chełmszczyzny, oraz cały szereg roczników: Tygodnika Illustrowanego i tygodnika „Radjo“.

Kolega Fuchs Edward z Wadowic:

K. Michaelis: Niebezpieczny wiek kobiety, A. Dumas: Kobieta o aksamitnym naszyjniku, W. Filocbowski: Znak, Sven Elvestad: Zagadkowy nieprzyjaciel, Teffi: Kobieta demoniczna, J. London: Serce kobiety.

Kol. Wierzuchowski Adolf, Lachowice:

E. Migasiński: Polacy w Paranie współczesnej, G. Daniłowski: Pociąg, L. Pirandello: Czerwona książeczka, Winawer: Znajomek z Fiesole, X. Prevost: Manou Lescaut, A. France: Historja Komiczna, W. Broniewski: Współczesna Literatura rosyjska, T. Dostojewski: Gracz, J. London: Serce kobiety, Murger: Cyganerja, R. Amundsen: Biała śmierć, E. Schuré: Kapłanka Izydy, E. Boulver: Ostatnie dni Pompei, L. Wallace: Ben Hur, Boy: Flirt z Melpomeną.

Kol. Kleinberberger F., Kraków:

Willjamson: Miłość i szpieg.

Koło Nowy Sącz, dar 25 złotych.

Kolega Królik Kazimierz, Nowy Sącz, dar 20 zł.

KOMUNIKAT

Gimnazjum IV. im. Jana Długosza we Lwowie ul. Nikorowicza Nr. 2 obok Politechniki, w bieżącym roku szkolnym obchodzić będzie 50-letni jubileusz swego istnienia i swej działalności wychowawczej.

Podczas uroczystości jubileuszowych w maju lub czerwcu Komitet organizacyjny pragnie skupić wszystkich b. wychowanków zakładu. W tym cela Komitet zwraca się do b. wychowanków, aby zgłaszać raczyli bezwłocznie swój współudział w uroczystościach jnbileuszowych i podali pod adresem Dyrekcji Zakładu:

1. Swoje imię i nazwisko,
2. Obecny zawód,
3. Dokładny adres,
4. Lata, w których byli uczniami gimnazjum IV., ewent. rok, w którym złożyli egzamin dojrzałości.

Zaznacza się przytem, że do b. wychowanków wymienionego zakładu należą nietylko ci, którzy uczęszczali do gimnazjum IV. w budynku nowym przy ul. Nikorowicza Nr. 2., począwszy od r. szkoln. 1890/91, ale także ci, którzy byli ucz-

Stacja ....

W Pan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

niami gimnazjum bernardyńskiego przy ul. Wałowej w latach 1879/80—1889/90, oraz b. uczniowie filji gimnazjum IV., która istniała od r. szkolnego 1898/99—1919/20, umieszczona najpierw w budynku głównym przy ul. Nikorowicza 2., a następnie przy ul. Chocimskiej.

Komitet nie wątpi, że wśród zgłaszających się nie braknie żadnego b. ucznia IV. gimnazjum, które ma za sobą pół wieku pracy wychowawczej dla dobra społeczeństwa i narodu. Zjazd jubileuszowy będzie tej pracy żywym świadectwem.

Wszystkim byłym wychowankom, którzy zgłoszą swój współudział w jubileuszu, Komitet prześle imienne, szczegółowe informacje, dotyczące uroczystości.

MÓJ KĄCIK

PRIMA APRILIS

Nareszcie raz w rok doczekałem się pięknego tytułu dla fejletonu. Taki tytuł wart jest trzynastej pensji, remuneracji, awansu, śmierci bogatej ciotki. Bajeczny tytuł; kolorowy, jak ambasador państwa murzyńskiego, pełny, jak magister praw, dumny, jak Urugwaj. Jeżeli przysłowiowym „czterym literom“ poświęcone są piosnki pierwszorzędnych rewji artystycznych stolicy, to dwa te słowa, warte są bibljoteki aleksandryjskiej, albo 3.000 wagonów makulatury gazeciarskiej.

Dlatego, że tytuł ten jest wszechstronny! Może stanąć śmiało na każdej stronie każdej gazety. Weźmy np. sprawę uposażeń. Człowiek poczciwy napisałby, że pensje pracownicze to zero, to dwa zera. Potem obliczyłby minimum egzestencji rodziny kolejarskiej i przypomniałby wielokrotne zapewnienia mocodawców, że pobory zostaną podwyższone. Ale tak zrobiłby człek o sercu jagnięcia i rozumie też. Człowiek mądry powtórzy zapewnienia podwyżki płac, kładąc nad tem sakramentalne dwa słowa: Prima aprilis. To samo z pragmatyką, ustawą emerytalną. Owszem, owszem myśli się o tych sprawach, pracuje, oblicza. A w praktyce wszyscy wiemy: Prima aprilis.

Weźmy z kolei sprawy organizacyjne. Pewne koło zwołało doroczne walne zebranie, na którem stawiło się 90% członków, gdyż reszta była w służbie. Na tem zebraniu omawiano wyłącznie sprawy, które nadają się pod obrady tej komórki organizacyjnej. Nie było rozbieżności zdań, nie mówiono impertynencyj, uznano rzetelną orkę sekretarza i prezesa. Nie postawił nikt votum separatum i nikt nie uknuł zmowy separatywnej. Śliczne Koło. Można je przyłożyć do chorego i zdenerwowanego serca działacza związkowego, a sekretarz generalny czytając sprawozdanie z zebrania, uśmiechnie się, od dłuższego czasu, poraz pierwszy z radością i wiosennem rozkochaniem w oczach. Tak, uśmiechnie się, bo to tylko „Prima aprilis“.

Albo piękna uroczystość: Święta wielkanocne. Pamiętamy groźne te czasy, gdy żony wyciągały nam bajońskie sumy z kieszeni by móc prosiakowi w zęby chrzan zapchać, lub wypiąć na półmisku rumianą świńską szyneczkę. Malowane jajka odbijały zalotnie od zaśnieżonych wierzchów babek, a koła tortów mierzyły dostatek urzędniczy. Dzieciska dostawały nowe ubranka. Mnie także łezka pada do atramentu, gdy przypomnę sobie śliczny, studencki mundurek i wakacje świąteczne, podczas których mundurek ten zdarłem na płotach. Dziś także żony przychodzą po kredyt na sprawianie świąt, żądając tego i owego. Przy pomocy pobliskich sklepików rzeczywiście to i owo można wziąć na raty. Potem nie zostaje nic innego, jak roześmiać się i powiedzieć: prima aprilis. Reszta bracie po otrzymaniu dodatku świątecznego. Z resztą, któż nam zabroni spiewać: Wesoły nam dziś dzień nastał...

To jednak, co powyżej napisałem, to przesada i ordynarna blaga. Ja nie mogę narzekać. Jestem przecież zdrów, młody, silny i piękny. Nawet i forsa wyjątkowo mi sprzyja, bo wygrałem 40 tysięcy dolarów na dolarówce i życie ułożyłem sobie jako tako. Przedewszystkiem kupiłem podmiejski pałacyk wynająłem służbę i do biura i redakcji jeżdżę własnym samochodem. Dzień mija mi miękko i lekko, jak sen. Rano porcja gimnastyki, toaleta i biuro. Władza przełożona, uznając mą pracowitość i inteligencję, przyznała mi VII-ma grupę uposażenia, otrzymałem też stosowną, bo 400 zł wynoszącą, remunerację.

Po biurze zmieniam ubranie i zjadam skromny obiad w hotelu Krakowskim za 18 złotych, zaś na kawę przenoszą mnie do „Romy“, gdzie w gronie współwyznawców śledzę bieg akcyj i toalety pań. Później nowa zmiana ubrania i teatr. W antraktach wydaję dyspozycje osobistemu sekretarzowi. Czasami oddaję się pracy literackiej, lub dziennikarskiej, a cenny fejleton z moim podpisem wykupują redakcje w dolarach. Jestem tak świetnie sytuowany, że skarbnikowi głównemu pożyczam pieniądze na pokrycie bieżących wydatków. Kobietami pogardzam, mimo to znoszą mi stogi kwiatów, wagony biletów i huragany westchnień. Zostałem wprawdzie nadal z zamiłowania kolejarzem, ale czuję, że wobec zbliżającego się lata, będę zmuszony porzucić ten zawód i udać się na dłuższy wypoczynek. Dnie mijają mi w zachwycie estetycznym. Udaję często rozrzutnika i zapraszam kolegów, by przyjść im z pomocą i ułatwić życie. Właściwie to takie nic, tych kilkaset dolarów, a jest się filantropem. Często też jakie zakochane bydle powie, że jestem dobrym kolegą i mając tyle pieniędzy nie zaparłem się człowieczeństwa.

Nie zaparłem się człowieczeństwa, prawda, bo jestem dziadem, głowa mnie boli od przepracowania, a święta chyba prześpię, bo gdybym jako dawny „gość w dom“ wkroczył, to zrzucono by mię ze schodów, albowiem polak zniesie biedę zaciskając zęby, nie pozwoli jednak kpić sobie w żywe oczy antycznem „Wesołego Alleluja“ i sadzących się z życzeniami dwuznacznemi gości musi przyprawić o ciężką chorobę. Ta piękna, powyższa deklamacja o wygranej i td. jest tylko „prima aprilis-em“‘

Tżc.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**